VIII kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 17)
z dnia 27 kwietnia 2016 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 17)

27 kwietnia 2016 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Grzegorza Schreibera (PiS)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację Ministra Infrastruktury i Budownictwa na temat aktualnego stanu realizacji i zamykania projektów kolejowych z perspektywy finansowej 2007-2013,

– informację Ministra Infrastruktury i Budownictwa na temat szczegółowego planu realizacji oraz aktualizacji Krajowego Programu Kolejowego do 2023 r.,

– propozycje Komisji w sprawie tematów kontroli do planu pracy Najwyższej Izby Kontroli na 2017 r.

W posiedzeniu udział wzięli: **Piotr Stomma** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa wraz ze współpracownikami, **Jarosław Orliński** dyrektor Departamentu Programów Infrastrukturalnych Ministerstwa Rozwoju wraz ze współpracownikami, **Tomasz Emiljan** dyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli wraz ze współpracownikami, **Przemysław Gorgol** dyrektor Centrum Unijnych Projektów Transportowych, **Ignacy Góra** p.o. prezesa Urzędu Transportu Kolejowego wraz ze współpracownikami, **Andrzej Żurkowski** dyrektor Instytutu Kolejnictwa wraz ze współpracownikami, **Ireneusz Merchel** prezes zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wraz ze współpracownikami, **Marek Michalski** członek zarządu Polskie Koleje Państwowe S.A., **Marita Szustak** prezes zarządu Izby Gospodarczej Transportu Lądowego wraz ze współpracownikami, **Ireneusz Gójski** członek Krajowej Izby Gospodarczej, **Jerzy Oleszak** wiceprzewodniczący Związku Zawodowego Dyżurnych Ruchu PKP wraz ze współpracownikami, **Michał Litwin** sekretarz biura zarządu Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych oraz **Adrian Furgalski** wiceprezes Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel** i **Marcin Mykietyński** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Witam serdecznie. Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam panie posłanki i panów posłów. Witam pana ministra Piotra Stommę wraz ze współpracownikami, pana Tomasza Emiljana dyrektora Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli wraz ze współpracownikami oraz pana Przemysława Gorgola dyrektora Centrum Unijnych Projektów Transportowych. Witam panów prezesów spółek kolejowych. Witam reprezentacje samorządu, strony społecznej, związków zawodowych, wszystkich przybyłych gości.

Stwierdzam kworum. Przedmiotem dzisiejszego posiedzenia zgodnie z przedstawionym porządkiem są trzy punkty. W punkcie pierwszym informacja ministra infrastruktury i budownictwa na temat aktualnego stanu realizacji i zamykania projektów kolejowych z perspektywy finansowej 2007-2013, w punkcie drugim Informacja ministra infrastruktury i budownictwa na temat szczegółowego planu realizacji oraz aktualizacji Krajowego Programu Kolejowego do 2023 r. i w punkcie trzecim rozpatrzenie propozycji tematów kontroli do planu pracy Najwyższej Izby Kontroli na 2017 r. Przypominam, że prosiłem parokrotnie panie i panów posłów o składanie do Komisji państwa propozy-

cji, które moglibyśmy zgłosić do planu NIK. Czy mają państwo uwagi do porządku obrad? Jeżeli nie, to stwierdzam przyjęcie porządku dziennego. Przystępujemy do realizacji.

Informuję, że Marszałek Sejmu w dniu 12 kwietnia br. skierował prośbę o przygotowanie przez Komisję… A tak, to będzie w punkcie trzecim. Zatem przechodzimy do punktu pierwszego. Panie i panowie posłowie, panie ministrze, poproszę w pierwszej kolejności o przedstawienie informacji przez pana ministra Stommę, a następnie przekażę głos panu dyrektorowi CUPT. Panie ministrze, proszę o krótkie wprowadzenie. Myślę, że potem poprosimy pana dyrektora, po czym pan minister będzie mógł szczegółowo podsumować pierwszy punkt naszego porządku. Proszę bardzo, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa Piotr Stomma:

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowne panie posłanki, panowie posłowie, wykorzystanie środków unijnych jest, zgodnie z obecnym systemem wdrażania środków unijnych, odpowiedzialnością instytucji zarządzającej, czyli w przypadku programów krajowych jest to obecnie Ministerstwo Rozwoju. Resort właściwy do spraw transportu był włączony w wykorzystanie środków unijnych do listopada 2013 r., do momentu połączenia ministerstwa z ówczesnym Ministerstwem Rozwoju Regionalnego. Obecnie po rozłączeniu resortów aktualny urząd ministra właściwego do spraw transportu, czyli Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa, nie został włączony do systemu wdrażania. Jego miejsce zajął aktualnie podległy Ministrowi Infrastruktury i Budownictwa CUPT, a zadania w zakresie wdrażania środków unijnych są podzielone właśnie między CUPT i MR, np. cele wyznaczane dla transportu, w tym certyfikacji opracowywane są niezależnie od ministerstwa właściwego do spraw transportu.

Źródło danych, które będą przedstawiane, dotyczących wykorzystania środków unijnych na kolej znajduje się w PKP PLK, które współpracuje z CUPT i MR. MIB formalnie jest wykluczone z systemu wdrażania funduszy, np. za wzmocnienie instytucjonalne PKP PLK konsekwentnie odpowiedzialne jest MR. Jest to wsparte odpowiednim programem pomocy technicznej, który był realizowany przez ostatnie dwa lata. Jedno zdanie, że sytuacja ta jest wysoce niesatysfakcjonująca z punktu widzenia urzędu Ministra Infrastruktury i Budownictwa. Niemniej jednak, jak pan przewodniczący ustalił, MIB przedstawi swoją informację, którą przekazaliśmy paniom i panom posłom w wersji pisemnej jako wtórną do informacji źródłowej, którą dysponuje CUPT. Chciałem prosić o przejęcie głosu przez pana dyrektora Przemysława Gorgola, który kieruje CUPT. Dziękuję bardzo. Bardzo proszę.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Panie ministrze, pan pozwoli, że będę prowadził dalej posiedzenie. Panie ministrze, dziękujemy za cenne wyjaśnienie tego, w jaki sposób w obecnym rządzie usytuowane są kompetencje pomiędzy MR a MIB. Myślę tylko, że nastąpiło pewne przejęzyczenie w pana wypowiedzi. Słowo „wykluczone" może nie jest najlepsze, użyłbym raczej sformułowania, że taki właśnie podział zaplanował rząd, iż MR jest odpowiedzialne za tego typu działania i myślę, że pozostańmy przy takim stwierdzeniu. A w tej chwili rzeczywiście oddam głos panu dyrektorowi. Proszę bardzo, panie dyrektorze.

Dyrektor Centrum Unijnych Projektów Transportowych Przemysław Gorgol:

Dziękuję bardzo. Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, panie ministrze, na lata 2007-2013 budżet, który został alokowany, przygotowany i wynegocjowany z Komisją Europejską na projekty transportu kolejowego, o których będziemy dzisiaj rozmawiać, to ponad 4900 mln euro. Został on podzielony na trzy główne kategorie projektów: projekty realizowane na liniach kolejowych położonych na transeuropejskiej sieci transportowej z alokacją ok. 3900 mln euro, projekty położone poza sieciami transeuropejskimi – ok. 537 mln euro oraz na tabor kolejowy – ok. 460 mln euro.

Warto podkreślić, że nie jest to kwota, która zakończy realizację i podsumuje wykorzystanie środków na transport kolejowy. Ona zmieniała się przez lata w skutek, powiedzmy to sobie szczerze, słabego wykorzystania środków na linie kolejowe, aby finalnie w ramach szczegółowego opisu priorytetów, czyli dokumentu, który zawiera alokację środków na poszczególne rodzaje środków transportu, zatrzymać się na poziomie ponad 4900 mln euro, czyli ok. 813 mln euro mniej, aniżeli wynikało to z pierwotnej

alokacji środków wynegocjowanych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

Jeżeli chodzi o stosunek procentowy alokowania, może to interesować szanownych państwa, czyli przeznaczenia środków pomiędzy linie kolejowe a tabor kolejowy, to w pierwotnej wersji programu operacyjnego wynosił ok. 91% na linie kolejowe do 9%. Natomiast zamykając program operacyjny jesteśmy na poziomie ok. 81% środków na linie kolejowe i ok. 19% środków na tabor kolejowy łącznie. Na dzień dzisiejszy środki, o których mówimy, alokowane są w trzech działaniach POIiŚ: działanie 7.1 – rozwój transportu kolejowego, działanie 7.2, które skupione jest na wsparciu projektów dostępu do portów morskich oraz działanie 7.3 związane z transportem publicznym, gdzie PLK również współrealizowały jeden projekt zintegrowanego systemu transportu zbiorowego w aglomeracji krakowskiej.

Szanowni państwo, jeżeli chodzi o wartość umów o dofinansowanie, które zostały podpisane, czyli zobowiązań zaciągniętych na realizację projektów w ramach całego działania 7.1, to łączna wartość wydatków w ramach tych umów wynosi ponad 30 mld zł. Łączna wartość wydatków kwalifikowalnych, czyli będących podstawą do obliczenia wysokości dofinansowania to ponad 22 mld zł, zaś łączna wartość dofinansowania unijnego, która była przeznaczona i wykorzystana na realizację projektów to ponad 17 mld zł. Z czego PLK, czyli zarządca narodowej infrastruktury kolejowej, jeżeli chodzi o wydatki całkowite podpisał umowy o dofinansowanie na ponad 22 mld zł. Wydatki kwalifikowalne łącznie na ponad 15 mld zł, a samo dofinansowanie unijne wyniosło ponad 13 mld zł. Dodatkowo co do dwóch działań, jak wspomniałem, w ramach których PLK realizowały projekty, należy wspomnieć o dwóch umowach: dofinansowanie w ramach działania dostęp do portów morskich na łączną kwotę 84 mln zł i jeden projekt w ramach projektów miejskich współrealizowany z beneficjentami samorządowymi na łączną kwotę dofinansowania ponad 90 mln zł.

Jeżeli chodzi o status projektów zakończonych w postaci formalnego zatwierdzenia wniosku o płatność końcową, który potwierdza wydatkowanie środków zgodnie z założeniami i z punktu widzenia rozliczenia projektu unijnego stanowi potwierdzenie, że projekt osiągnął zakładane cele i może przejść w okres tzw. trwałości projektu. Co do działania 7.1, to na dzień dzisiejszy zostało zakończonych 49 projektów, z czego dodatkowo można doliczyć projekty PLK. Jest ich 37 – trzy projekty związane z budową i modernizacją dworców kolejowych oraz 7 projektów związanych z zakupem i modernizacją taboru kolejowego. Do tego oczywiście projekty w ramach działania 7.2 – dwa projekty dostępu do portów morskich i jeden projekt, o którym wspominałem, związany z poprawą transportu publicznego. Na dzień dzisiejszy (podaję informacje na dzień dzisiejszy, bo one się zmieniają) jesteśmy również w okresie zamykania całego programu i lada chwila, mniej więcej do połowy maja jako instytucja zaangażowana we wdrażanie projektów unijnych będziemy składać formalne rozliczenie POIiŚ.

Obecnie mamy 37 niezakończonych projektów realizowanych przez PLK o łącznej wartości dofinansowania unijnego ok. 9 mld zł. W ramach tych 40 projektów 24 mają zostać zakończone wedle aktualnych informacji do 30 września 2016 r., 2 projekty do 31 października 2016 r., 2 projekty do 30 listopada 2016 r., 11 projektów do końca roku, czyli 31 grudnia 2016 r. oraz 1 projekt, którego deklarowana data zakończenia realizacji przekracza 2016 r. Jest to projekt modernizacji linii kolejowej Warszawa-Łódź, etap II, lot C, pozostałe roboty, który ma być zakończony do 30 czerwca 2017 r. Projekt niezakończony oznacza tylko tyle, że jego realizacja musi zostać dokończona zgodnie z założeniami przyjętymi w umowie o dofinansowanie do okresu, który został uzgodniony. Natomiast finansowanie prac po 31 grudnia 2015 r. realizowane jest wyłącznie ze środków własnych beneficjenta, czyli podmiotu, który podpisał umowę o dofinansowanie, bowiem realizacja wydatków kwalifikowanych i ich rozliczanie obejmuję datę do końca 31 grudnia 2015 r.

Warto jeszcze podkreślić, że w ramach projektów, które były i ciągle są realizowane z perspektywy 2007-2013, mamy również część projektów, których realizacja nie zakończyła się zgodnie z założeniami czy w ogóle w ramach perspektywy 2007-2013, czyli do 31 grudnia 2015 r., a ich status nie mógł zostać formalnie potraktowany nawet jako

tzw. projektu niezakończonego, którego realizacja powinna się generalnie zakończyć do końca 2016 r. Mówimy tu o tzw. projektach fazowanych, których realizacja znacząco przekracza 2016 r. Kontynuacja realizacji 8 projektów została uzgodniona z KE i projekty, które miały się właśnie zakończyć do końca 2015 r. będą kontynuowane w ramach środków dostępnych w nowej perspektywie finansowej, czyli obecnie realizowanej 2014-2020. Na dzień dzisiejszy jeden z tych projektów powinien zakończyć się do końca 2016 r., trzy projekty w 2017 r., kolejne trzy projekty w 2018 r. i jeden projekt w 2020 r. Oczywiście są to daty planowanego zakończenia tych projektów i warto zwrócić uwagę, że ich realizacja uwarunkowana jest na przeprowadzeniem normalnego procesu inwestycyjnego, jak każdy inny projekt, więc część z projektów jest niestety jeszcze na etapie procedur przetargowych. Z mojej strony to wszystko . Rozumiem, że otrzymali państwo informację, więc jeżeli mają państwo pytania, to oczywiście jesteśmy do dyspozycji.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję bardzo. Poproszę pana ministra w ramach uzupełnienia o zabranie głosu. Panie ministrze, gdyby od razu w tej części pana wystąpienia, zanim przejdziemy do pytań, padło również wyjaśnienie różnicy jaka występuje pomiędzy przedstawionym przez państwa sprawozdaniem a słowami, które usłyszeliśmy przed chwilą, co do liczby projektów fazowanych. Mówicie państwo o ośmiu, a pan minister w swoim tekście wspomina o dziewięciu projektach fazowanych. Proszę bardzo, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MIB Piotr Stomma:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Przede wszystkim chciałem skupić się na przyczynach opóźnień we wdrażaniu projektów kolejowych w Polsce. Mam nadzieję, że w stosownym momencie pan przewodniczący pozwoli, żeby głos zabrali zgromadzeni przedstawiciele zarządu spółki łącznie z panem prezesem. Myślę, że bardzo uplastycznią to, o czym mogę powiedzieć. Do rzeczy.

Przyczyny opóźnień we wdrażaniu projektów kolejowych w Polsce odnośnie do okresu, o którym mówimy, to przede wszystkim problemy z zapewnieniem środków na realizację inwestycji po stronie krajowej i problemy z dokumentacją projektową – to głównie dotyczy początku perspektywy finansowej i było też związane z trudną sytuacją na rynku wykonawstwa dokumentacji projektowej. Oczywiście jest standardowe stwierdzenie dotyczące długotrwałych procedur administracyjnych. Bardzo dolegliwe w skutkach były zmiany w przepisach prawa, w szczególności odnośnie do ochrony środowiska, wchodzące w życie w 2008 r. i konieczność aktualizacji wcześniej uzyskanych decyzji środowiskowych lub opracowania nowej dokumentacji środowiskowej. Była kwestia długotrwałości procedur przetargowych i niewystarczającego potencjału firm wykonawczych prowadzących roboty budowlane. Bardzo zaważyły na niektórych projektach upadłości firm budowlanych i projektowych. Wiele komplikacji w realizacji projektów wynikało też ze specyfiki inwestycji kolejowych, czyli najczęściej prowadzenia ich pod ruchem, bez możliwości wyłączenia dużych odcinków z funkcjonowania. Problemem były też zmiany w strukturze organizacyjnej PLK.

W związku z tym, jako dobra wiadomość, przy innych ograniczonych kompetencjach, aktualnie ministerstwo w ramach nadzoru właścicielskiego Ministra Infrastruktury i Budownictwa podejmuje bardzo aktywne działania odnośnie optymalizacji procesów wewnętrznych w PLK. Dotyczy to także pewnych modyfikacji funkcji CUPT, o czym dyskutujemy z zaprzyjaźnionym MR w takim kierunku, żeby z jednej strony zbudować kompetencje analityczne odnośnie do inwestycyjnych programów infrastrukturalnych w obszarze transportu, a także, co ma bezpośrednie znaczenie dla kwestii, o których mówimy, żeby w systemie monitoringu mogła pojawić się funkcja wczesnego ostrzegania. Żeby nie było tak, jak dotąd, kiedy odznaczaliśmy na check-listach powstanie kłopotów, a wiadomo, że przy metodyce prowadzenia projektów inwestycyjnych często pewne reakcje są z natury rzeczy już niemożliwe, nie można pewnych rzeczy jeszcze raz zrobić lepiej. Chodzi o funkcję wczesnego ostrzegania, odpowiednie korekty w całym programie inwestycyjnym, żeby optymalnie wykorzystywać środki.

Jeżeli zbyt zdecydowanie zabrzmiało stwierdzenie odnośnie do pozycji Ministra Infrastruktury i Budownictwa w całym systemie, to chciałem prosić żeby było to rozumiane

jako pewne uproszczenie i diagnoza stanu – jednego z możliwych. Natomiast staramy się uelastycznić system i idzie to w dobrym kierunku. Oczywiście diagnozując przyczyny opóźnień chcę powiedzieć, że Minister Infrastruktury i Budownictwa w momencie, gdy został ukształtowany skład władz PKP PLK, podejmuje w intensywnym dialogu z nowym zarządem kwestie regulacji systemowych, w uproszczeniu spec-ustawy kolejowej. Wyodrębnia się w tej chwili parę obszarów. Obszar bezpośrednio związany ze zobowiązaniami, które przyjął rząd, jeśli chodzi o zwiększanie efektywności systemu wdrażania środków unijnych i wiąże się to ze spójnością finansowania projektów kolejowych. Myślę, że odpowiednie przepisy pojawią się bardzo szybko. Na bieżąco w dobrej współpracy także, a może przede wszystkim z Ministerstwem Finansów, uzyskaliśmy zapewnienie finansowania w obwiązującym systemie na poziomie dokumentu, który nazywa się „szczegółowy plan realizacyjny". Oznacza to, że wszystkie projekty, które są w tej chwili przygotowane do finansowania, mają je zapewnione. Jeszcze dwa miesiące temu taki stan był niemożliwy, bardzo intensywnie nad tym pracowaliśmy. Chcę przez to powiedzieć, że nie czekamy na udoskonalenie, usprawnienie ram systemowych w jakich działamy, realizujemy zadania jak najintensywniej jest to możliwe, biorąc przede wszystkim pod uwagę stan przygotowania. Finansowanie nie jest problemem.

W pozostałym obszarze staramy się wydzielić krytyczne uwarunkowania, które wpływają na efektywność procesów inwestycyjnych, biorąc przede wszystkim pod uwagę specyfikę procesów kolejowych i ich aktualny stan. Nie jest to działanie abstrakcyjne, ale związane z diagnozą stanu realizacji programu modernizacyjnego. W drugiej kolejności będziemy proponowali zabiegi, które udoskonalą system. Wspominam o tym, bo kwestie te na pewno będą przedmiotem informacji dla Komisji Infrastruktury i dialogu z nią, a może i współpracy w sensie przejęcia pewnych elementów inicjatywy, ale to do rozważenia w przyszłości, w zależności od uznania Komisji.

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, chciałbym na tym zakończyć jeśli można i prosić o ewentualne dopuszczenie do głosu przedstawicieli zarządu PKP PLK, którzy mają źródłową, najbardziej aktualną informację o stanie projektów inwestycyjnych i podchodzą do tego w sposób specjalny, gdyż jest to w tej chwili ich osobiste zobowiązanie, co jest też odzwierciedlone, zgodnie z oczekiwaniami pana ministra Andrzeja Adamczyka, na poziomie personalnym. Pan minister Adamczyk sformułował dyrektywę, że nie będzie anonimowych projektów, każdy projekt będzie miał imię i nazwisko, a wszystko będzie się zbiegało na poziomie zarządu. Taką metodę pracy chcemy zasygnalizować Wysokiej Komisji i od początku chciałem prosić o danie szansy zarządowi, żeby mógł się podzielić tym, jak to już w tej chwili realizuje. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję bardzo. To niech zarząd skorzysta w takim razie z szansy, którą daje pan minister i zapraszam do głosu przedstawicieli zarządu. Kto z państwa, panów prezesów? Proszę bardzo.

Prezes zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Ireneusz Merchel:

Dzień dobry. Merchel Ireneusz, prezes zarządu spółki PLK. Chciałbym w uzupełnieniu dodać, bo bardzo wiele powiedział minister Stomma, że zarząd zaczął działać w obecnym składzie od początku kwietnia. Oczywiście już wcześniej były podejmowane działania w celu analizy możliwości wdrożenia inwestycji troszeczkę na innych zasadach niż to było przyjęte w ubiegłym roku. Muszę przypomnieć, że w ubiegłym roku w wyniku ogłoszenia wielkiej ofensywy inwestycyjnej w miesiącach maj-sierpień ogłoszono wiele przetargów na kwotę ponad 17 mld zł. Z tych 22 przetargów zdecydowana większość to były tzw. przetargi dwuetapowe i okazywało się, że pierwszy etap był ogłoszony latem ubiegłego roku, następny jest planowany na jesieni lub na wiosnę przyszłego roku, czyli mamy średnio półtora roku między pierwszym a drugim etapem. Sprawa była oczywista, ponieważ nie było przygotowanych na to żadnych dokumentów, nie było studium wykonalności, ani materiałów. Od ogłoszenia pierwszego etapu zadawane są setki czy tysiące pytań, na które i ówczesny, i obecny zarząd spółki nie jest w stanie opowiadać nie mając gotowych studiów wykonalności.

Projekty są oczywiście w tej chwili wykonywane, niektóre kończone. Ponadto, mimo wszystko, realizujemy oczywiście to, co było gotowe. W tym roku przewidywane są do realizacji inwestycje na ponad 4 mld zł, oczywiście jest to bardzo mało biorąc pod uwagę perspektywę, która jest na poziomie sześćdziesięciu paru miliardów. Chcę również zauważyć, że w ostatnich dwóch tygodniach udało się nam ogłosić kilka dużych przetargów, które powinny to w jakiś sposób przyśpieszyć. Natomiast efektów przyśpieszenia na pewno nie będzie w tym roku, dlatego że nie ma takiej możliwości. Proces przetargowy trwa i ze studium to jest średnio dwa lata, czasami dłużej, wykonawstwo również dwa, trzy lata. Głównym i podstawowym celem zarządu jest uelastycznienie założonych planów inwestycyjnych, które na najbliższą perspektywę zakładały na lata 2019-2020 50% realizacji całości przetargów zaplanowanych na sześć lat. Oczywiście musimy przede wszystkim uelastycznić, to znaczy przyśpieszyć przetargi na lata 2017-2018, żeby 2019-2020 nie były latami, kiedy moglibyśmy praktycznie sparaliżować ruch pociągów. Naszym nadrzędnym celem jest udostępnianie linii kolejowych i normalne prowadzenie ruchu pociągów.

Co do różnicy między ośmioma a dziewięcioma projektami fazowanymi, to jeśli się nie mylę jest tam ujęta Pomorska Kolej Metropolitalna.

Podsekretarz stanu w MIB Piotr Stomma:

Jest w innej fazie uzgodnień z KE.

Prezes zarządu PKP PLK S.A. Ireneusz Merchel:

Tak, tak mi się skojarzyło i stąd wynika różnica. Jeżeli potrzeba by więcej szczegółów, to może członek zarządu ds. realizacji inwestycji.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Rozumiem, że pan zechciałby uzupełnić. Proszę się przedstawić i proszę bardzo o zabranie głosu.

Członek zarządu PKP PLK S.A. Grzegorz Muszyński:

Grzegorz Muszyński, członek zarządu PKP PLK, dyrektor ds. realizacji inwestycji. Drodzy państwo, szczególnie miło mi, że jesteśmy tutaj w składzie z posłami. Chciałbym powiedzieć parę słów na temat spec-ustawy i szczególnie przypomnieć tę ustawę z zakresu lotnictwa, którą część z państwa procedowała w poprzedniej kadencji. Była ona przyjęta w sposób ekspresowy, i u państwa, i w Senacie, szybko podpisana przez prezydenta. Wspomnę, że skorzystały z tego wszystkie porty lotnicze, również Polska Agencja Żeglugi Powietrznej. To było może niedoskonałe, ale na pewno dobre narzędzie. Podobnie teraz razem z ministerstwem procedujemy nad spec-ustawą kolejową. Jesteśmy w zasadzie już na ukończeniu przygotowań. Przede wszystkim chodzi nam o skrócenie terminów. Są przypadki, gdzie w ogóle w przepisach nie jest określony termin wydania niektórych decyzji. Zwracam na to uwagę mając doświadczenie poprzednich lat, że pewne decyzje potrafią wpływać do PLK po prawie pół roku. To jest rzecz niebywała, bo wiadomo, że nie mamy tyle czasu. Jest to więc przede wszystkim skrócenie terminów urzędowych, ale też i kwestia wydania, tak jak jest decyzja ZRID, tak jak był ZRIL, bo przypomnę, że spec-ustawa lotnicza już nie obowiązuje, tak potrzebujemy ZRIK na przyśpieszenie naszej działalności, jeśli chodzi o inwestycje. Myślę, że jest to rzecz obiektywna, ponad podziałami partyjnymi, niebudząca żadnych wątpliwości.

Kolejną rzeczą, nad którą pracujemy wspólnie, zarząd PLK z ministerstwem, jest urealnienie Krajowego Programu Kolejowego, ponieważ wiemy, że co do niektórych projektów założonych w KPK w zasadzie trudno powiedzieć na czym oparte były ich kosztorysy. Np. kwota 100 mln zł, a dzisiaj posiadając dokumentację okazuje się, że kosztują już pół miliarda. Jesteśmy w trakcie urealniania tego wszystkiego, a dodatkowo w zasadzie kluczową sprawą jest przyjęcie prawdziwych harmonogramów. Dzisiaj analizujemy powtórnie każdy projekt po projekcie, przyjmując realny harmonogram. Być może nie będzie on miły do przyjęcia, ani dla nas jako zarządu, ani tym bardziej dla ministerstwa, czy też dla państwa, ale w końcu chcemy powiedzieć, jak faktycznie wygląda harmonogram, czy 2020 r. dla CEF i 2023 r. dla POIiŚ są zagrożone czy nie. Generalnie wszyscy wiemy, że są zagrożone, ale chcemy, żeby każdy projekt, oprócz tego o czym wspominał

pan minister, czyli imię i nazwisko osoby głównie za niego odpowiedzialnej, ale co najważniejsze, żeby miał realny harmonogram. Kończymy z pewną fikcją, która mami zarząd, mami ministerstwo i oczywiście finalnie mami polski parlament.

Chciałbym jeszcze odnieść się do tego, co powiedział przede mną prezes. Mianowicie nie chciałbym się odnosić do poprzedniego zarządu, ale zwróciłbym uwagę, że założono na ten rok 4,3 mld zł, na kolejny 2017 r. prawie 7 mld zł, na 2018 r. 9 mld ł, a na 2019 i 2020 r., o czym mówił prezes, blisko 18 mld zł. Po 18 mld zł na każdy rok. Przy czym nasze doświadczenie w PLK uczy, że jeśli wrzucamy na rynek blisko 8-10 mld zł, powoduje to paraliż ruchu w Polsce. Przy czym paraliżowanie ruchu kolejowego to jedno, ale zwróćmy uwagę, że podobne wykresy ma Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. Jeśli rzucimy takie pozycje na rynek to nagle okaże się, że nie tylko brakuje polskich firm, ale też zagranicznych, które działają na polskim rynku. Co się okaże? Peak występuję tylko w dwóch latach, więc naszym nadrzędnym celem jest go rozciągnąć. Dużo łatwiej do przodu, czyli na kolejne lata, ale wiemy, że tam jest za nami ściana i wiele nie nawojujemy, czyli maksymalnie będziemy ciągnęli do przodu. Nie wiem, czy rynek wykonawców będzie mega zadowolony z naszych rozwiązań, ale przede wszystkim musimy dociągnąć ten biznes do końca i mamy świadomość konieczności sukcesu, ale też niewątpliwie dziejowej roli, jaka nas spotyka – możemy z kolei drewnianej pozostawić kolej murowaną.

Co jest rzeczą ważną? Skoncentrowano się na elemencie ogłaszania przetargów „Projektuj i buduj". To kapitalny i szybki sposób. Problem w tym, że zamyka w dużej części dostęp dla średnich i średnio-dużych polskich firm, ponieważ „Projektuj i buduj" wygrywają najwięksi. Wtedy nie możemy już podzielić wykonawstwa, ponieważ oni projektują i wykonują. Podam przykład, linia Lublin-Warszawa nr 7, jesteśmy w tej chwili w trakcie postępowania, zakres roboty to mniej więcej 3,2 mld zł. Drodzy państwo, zostało to przygotowane na jeden przetarg. Proszę zwrócić uwagę, że w historii PLK największy przetarg do tej pory to 1,4 mld zł, przez który przewróciliśmy się z dwuletnim przeciągnięciem terminu. Przewróciliśmy się na 1,4 mld zł, więc przygotowaliśmy sobie 3,2 mld zł, na większym na pewno się nie przewrócimy. Ratując się podzieliliśmy przetarg na osiem zadań. To spowodowało, że już dzisiaj wiemy, bo wpłynęły do nas wstępne oferty, że pobudzamy polski rynek średnich przedsiębiorstw, które będą mogły wykonywać nie będąc podwykonawcami wielkich koncernów, co jest rzeczą niezwykle ważną. Dodatkowo zwrócę państwu uwagę – czy przy wspomnianej siódemce osiągnięty zostanie cel komunikacyjny? Otóż nie, ponieważ przetarg został ogłoszony na odcinku Otwock-Lublin, a przecież ruch odbywa się na odcinku Warszawa-Lublin i żadna KE nie uwierzy w bajkę, że wszyscy z Lublina jeżdżą do Otwocka, a z Otwocka do Lublina. Dlatego niewątpliwie odcinek Otwock-Warszawa też musimy pośpiesznie wrzucić na rynek.

Tyle chciałbym powiedzieć od siebie. Jeśli są pytania, to bardzo prosimy. Z całą pewnością możemy powiedzieć, że nasz zespół jest zgrany, chociaż pracujemy dopiero od miesiąca, ja dołączyłem w zasadzie dwa tygodnie temu, ale znamy się historycznie. Możemy zagwarantować, że nie będziemy spali, póki nie zrobimy tego dobrze. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy jeszcze ktoś z państwa chciałby uzupełnić? Pan minister. Proszę bardzo.

Podsekretarz stanu w MIB Piotr Stomma:

Tak, panie przewodniczący. Było pytanie dotyczące fazowania, osiem czy dziewięć projektów. Chcę jednoznacznie stwierdzić, że nie ma żadnych różnic pomiędzy prezentacjami, mówimy o dziewięciu projektach, bo dziewiąty dotyczący PKM, nieduży w wymiarze finansowym, jest w nieco innej fazie formalnej niż osiem pozostałych. Osiem projektów ma decyzje i notyfikacje w KE, a dziewiąty nie ma jeszcze notyfikacji. To jest szczegół techniczny, tak więc chciałbym prosić, żeby nie budziło to niepokoju. Po prostu jedna informacja była bardziej precyzyjna niż druga, ale w sensie rzeczowym nic się nie zmienia.

Jeżeli mówię o fazowaniu, to chciałbym powiedzieć, że projekty fazowane są kluczowe dla wykonania planu wykorzystania alokacji środków unijnych w 2016 r. i do ich certyfikacji w KE, co jest z kolei ważne dla oceny Polski w zakresie wykorzystywania środków

unijnych. W zasadzie cała kwota planowana do wykonania na ten rok – 4,3 mld zł – to są właśnie projekty fazowane. Obejmują one kwotę ok. 900 mln środków unijnych, które składają się na plan certyfikacji. Jest to uwarunkowanie krytyczne dla całego programu inwestycyjnego. Jak zrealizujemy w tym roku projekty będzie wpływało na ocenę przez KE tego, co może się dziać w przyszłości. Zdajemy sobie sprawę, że może być z tym związana presja KE na zmianę priorytetów wykorzystania środków. To z jednej strony. Chcę powiedzieć, że doceniając w MIB krytyczność sytuacji, podejmujemy nadzwyczajne, pozasystemowe działania, żeby diagnozować zagrożenia dla realizacji projektów i trochę wspomagamy dopiero wzmacniającą swoją wydolność instytucjonalną spółkę PKP PLK. Taka jest prawda o sytuacji.

Chcę jednocześnie powiedzieć, że na projekty fazowane warto też patrzeć jako na projekty, których kwota w drugiej fazie na kolejne lata, bo kończą się one nie tylko w 2016 r., jak było to mówione, czyli 2,6 mld zł stanowi aż 12% wartości środków unijnych zarezerwowanych na projekty kolejowe w całym okresie do 2020 r., tak więc jest to istotny udział. Była przygotowana prezentacja, pokazuję w tej chwili tylko pojedynczy slajd. Końcowy slajd był przeznaczony do zaprezentowania działań resortu infrastruktury, mimo funkcjonowania obok właściwego systemu, gdzie pokazuje swoje aktywności, poprzedzone częściowo diagnozami, do których dochodzi dzisiaj skompletowany zarząd, potwierdzając je i pogłębiając. Stąd też biorą się zobowiązania, które nakładamy w trybie nadzoru właścicielskiego (tylko taki jest możliwy) na spółkę, do prowadzenia działań zaradczych oraz monitoringowych. Na bieżąco oznacza to w tej chwili, że wspólnie (powiem nawet personalnie) z panem ministrem Witoldem Słowikiem z MR siadamy, naprzeciwko spółka i zajmujemy się jej problemami. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, w międzyczasie dokonałem krótkiej dyskusji w obrębie prezydium i uzgodniliśmy, że aby usprawnić naszą dyskusję byłoby dobrze, gdybym zamknął w tej chwili punkt pierwszy naszego porządku obrad. Przeszlibyśmy do punktu drugiego, przy czym po nim odbylibyśmy łączną dyskusję dotyczącą obu punktów. Przy pełnej zgodzie prezydium realizujemy takie właśnie rozwiązanie i w związku z tym proponuję panu ministrowi przeprowadzenie w tej chwili punktu drugiego i przedstawienie informacji Ministra Infrastruktury i Budownictwa. Proszę bardzo, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MIB Piotr Stomma:

Dziękuję, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, Krajowy Program Kolejowy jest dokumentem określającym przeznaczenie środków z Funduszu Spójności, czyli chodzi o POIiŚ, ze źródła Instrument „Łącząc Europę” (CEF czyli Connecting Europem Facility), z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego – to dotyczy Programu Operacyjnego Polska Wschodnia oraz regionalnych programów operacyjnych, a także budżetu państwa, Funduszu Kolejowego oraz środków własnych zarządcy infrastruktury. Jest to bardzo precyzyjne narzędzie, które w macierzy dla poszczególnych projektów określa źródła finansowania, ramowe harmonogramy realizacji, ale jak się później okazuje w praktyce bardzo ważne w negocjacjach z MF, tytuł inwestycyjny i jego wartość. Dokument powstawał w połowie zeszłego roku jeszcze w oparciu o starsze dane. Dziś wiemy, że wiarygodność danych już na początku była wątpliwa, a po blisko roku kompletnie rozmijały się z rzeczywistością, także ze względu na to, co stało się przy próbach realizacji.

Stąd próba aktualizacji KPK wymaga zarówno analizy poszczególnych projektów pod kątem stanu ich zaawansowania i zakresu rzeczowego, o tym właśnie przed chwilą mówiłem, jak i zapewnienia zgodności z dokumentami strategicznymi. W pierwszym punkcie obrad mówiłem o tym, że w ostatnim czasie sukcesem MIB jest umożliwienie finansowania projektów, mimo że właśnie KPK nie w pełni odpowiada, można powiedzieć, że jeszcze ważniejszemu tzw. dokumentowi implementacyjnemu. To jest dokument uzgodniony z KE, który obejmuje wszystkie projekty mające źródło finansowania w środkach unijnych i z tym jest największy problem, bo KE może, ale nie musi zgodzić się na korekty i bardzo niechętnie to robi. Mamy też dokument o charakterze strategicznym – Strategię Rozwoju Transportu przyjętą jeszcze w 2013 r. Wszystkie te dokumenty powinny być spójne, ewidentnie nie są. W tej chwili to, co jest możliwe, oprócz kolejnych

korekt szczegółowego planu realizacyjnego, to przynajmniej korekta KPK, co w praktyce oznacza także zabiegi porządkujące, ale jest to też formalna ścieżka do tego, żeby priorytety rządu, a tak naprawdę zaplecza politycznego i parlamentarnego rządu mogły być zrealizowane. Jeżeli program Prawa i Sprawiedliwości ma być zrealizowany, dotyczy to wielu regionów, które do tej pory były niedowartościowane w planach inwestycyjnych, to musimy dokonać radykalnych zmian KPK i dokumentu implementacyjnego. Oczywiście musimy zacząć od uzgodnienia na poziomie krajowym, żeby po pewnym konsensusie politycznym i rządowym, po opracowaniu materiału pójść z tym do KE. Może tyle na temat problemu ze zgodnością dokumentów.

Teraz już bardzo krótka informacja o stanie prac, co może uporządkuje to, co mówiłem. Pewne fakty już się wydarzyły, pewne przed nami. Do 11 marca br. miały miejsce działania związane z zatwierdzeniem szczegółowego programu realizacyjnego do KPK jako podstawy do wydawania zapewnień finansowania dla projektów spółki PKP PLK. W okresie od uzyskania uzgodnienia do kwietnia, czyli teraz, mają miejsce działania związane z zamykaniem projektów kolejowych z perspektywy 2007-2013. Była o tym mowa. Projektując zmiany musimy wiedzieć, czy projekty mogą być zatwierdzone, czy mogą być przekazane do refundowania przez KE. To jest ważne wydarzenie w naszym planowaniu. Pewne działania toczą się równolegle na zakładkę i tak 12 kwietnia – nie czekamy, nie marnujemy czasu – PKP PLK przekazała pierwszą wersję skorygowanej listy projektów KPK. Chodzi przede wszystkim o korektę związaną z identyfikacją stanu przygotowania projektów. W dniu 13 kwietnia miało miejsce kluczowe spotkanie w trójkącie z MF i MR, gdzie dyskutowana była kwestia i przyjęte zostały ustalenia odnośnie zabiegów, które w nieodległej przyszłości pozwolą uelastycznić dokument, jakim jest obecny KPK. Mówiłem o zbyt sztywnej macierzy, gdzie mamy wiele źródeł, wiele sztywno określonych, a do tej pory nierealistycznych wartości projektów, terminów wykonania itd. To było udawanie, że mamy jakiś dokument, który cokolwiek opisuje. Nie sprawdził się biorąc pod uwagę inne uwarunkowania systemowe. Uelastyczniamy to.

W dniu 19 kwietnia miało miejsce podobne spotkanie z udziałem spółki, gdzie była pogłębiona analiza problemów i otrzymała ona już pewne wytyczne odnośnie sposobu analizy projektów i możliwości manewru. W dniu 20 kwietnia, czyli bardzo niedawno Departament Kolejnictwa przekazał szczegółowe, obszerne uwagi do listy projektów, którą wcześniej przedstawiła spółka. Mówiąc prawdę i tylko prawdę, odpowiedź spółki miała nadejść do 22 kwietnia. Do dzisiaj zweryfikowane listy i odpowiedź nie zostały przekazane. Mówię to w duchu personalnej odpowiedzialności za to, co robimy. W dniu 25 kwietnia nastąpiło wstępne uzgodnienie zakresu zmian w regulacjach KPK wraz z projektem poszczególnych zapisów.

Co do działań, które przewidujemy na najbliższy czas, to po otrzymaniu ze spółki poprawionej listy projektów powinno nastąpić ich uzgodnienie z udziałem MF i MR, to są zależności związane z dokumentem implementacyjnym. Gospodarzem dokumentu na podstawie uchwały Rady Ministrów jeszcze chyba z końca 2014 r. czy początku 2015 r. jest minister właściwy do spraw rozwoju. Po roboczym uzgodnieniu projekt aktualizacji zostanie przedstawiony do akceptacji pana ministra Adamczyka. Przewiduję na to działanie termin w drugim tygodniu maja. Cały czas jest to uzależnione od terminu przekazania list przez PKP PLK. Uzgodnienia wewnętrzne, resortowe przewidujemy na trzeci, czwarty tydzień maja. Uzgodnienia zewnętrzne z Generalną Dyrekcją Ochrony Środowiska, Komisją Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego oraz konsultacje społeczne (na nie przewidujemy 35 dni) to będzie okres od czerwca do sierpnia br. Natomiast we wrześniu będzie możliwe przekazanie dokumentu pod obrady Rady Ministrów, bo powinien on być przyjęty jej uchwałą. Taki harmonogram prac jest zapisany w planie prac Rady Ministrów i został odpowiednio wcześniej uzgodniony. Jesteśmy absolutnie zdeterminowani, żeby harmonogram został dotrzymany. Dziękuję bardzo, tyle tytułem wstępu.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję bardzo, panie ministrze. Czy ktoś z osób towarzyszących panu ministrów miałby uzupełnić pana wypowiedź, czy mamy ją uznać za zakończoną i przejść do dyskusji?

Podsekretarz stanu w MIB Piotr Stomma:

Panie przewodniczący, jesteśmy gotowi uzupełnić informację, ewentualnie mogłaby to zrobić pani dyrektor Marta Postuła, która prowadzi te kwestie, ale jest też alternatywny pomysł, żebyśmy może odpowiadali na pytania państwa posłów. Jesteśmy gotowi.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Zdaje się, że rzeczywiście taka wersja będzie najkorzystniejsza, zatem po prezentacjach dotyczących pierwszego i drugiego punktu otwieram dyskusję. Zapraszam panie i panów posłów. Proponuję sekwencyjną formę: trzy pytania i odpowiedzi pana ministra. Zapraszam, pani poseł Sibińska, pan poseł Polaczek, na razie odnotowałem dwa pierwsze zgłoszenia. Proszę bardzo, pani poseł.

Poseł Krystyna Sibińska (PO):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie ministrze, chciałabym poprosić o uzupełnienie pewnych informacji. Jak zrozumiałam, we wrześniu br. będziemy mogli poznać, oczywiście wcześniej będą pewne założenia, ale zweryfikowany, uaktualniony KPK. Chciałabym zapytać, co do tego czasu będzie się działo z inwestycjami, które zostały zaplanowane w obecnym kształcie? Czy one są wstrzymane, czy będą realizowane i wobec tego które będą realizowane, jeśli ma nastąpić aktualizacja?

Drugie moje pytanie dotyczy negocjacji programów operacyjnych. Jak to wygląda? W szczególności chciałabym oczywiście zapytać o województwo lubuskie. Jak będzie wyglądał ostateczny poziom dofinansowania projektów realizowanych wspólnie z zarządem województwa? W otrzymanym materiale są określone uwarunkowania, które będą uwzględniane przy negocjacjach, ale jeśli mogłabym zapytać – kiedy przewidziane są szczegółowe negocjacje, kiedy planujecie państwo je zakończyć i jaka jest propozycja z państwa strony, która wypłynie też do zarządu województwa lubuskiego? Chciałabym też dopytać o to, kiedy jako przedstawiciele Komisji Infrastruktury będziemy mogli poznać skorygowaną listę projektów, bo jak rozumiem ona jest już przygotowana? Czy nie byłoby możliwe, żeby skorygowana lista projektów do nas trafiła, żebyśmy mogli również się z nią zapoznać?

Na koniec trochę żartobliwie do pana dyrektora – wolałabym, żeby nasza kolej była żelazna i betonowa niż murowana, ale rozumiem, że możemy to odbierać tylko w formie dygresji. A w pana wypowiedzi chodziło nie o ZRID, tylko o zezwolenie na realizację inwestycji kolejowych, tak? Rozumiem. To tyle pytań i ewentualnie później będę dopytywała. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Polaczek.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze, panie i panowie, kilka kwestii problemowych odnoszących się do systemu prowadzenia inwestycji oraz pewnego kontekstu europejskiego i krajowego. Zacząłbym od pytania do obecnego na naszym posiedzeniu zarządu, aby ewentualnie podał, jaki jest punkt wyjściowy w zakresie stanu zobowiązań polskich linii kolejowych na koniec ubiegłego roku. Mówimy przecież również o uwarunkowaniach finansowych związanych z prowadzeniem inwestycji w tej perspektywie, a przypomnę, że to jest podstawa. Myślę, iż pytanie jest krótkie i ogólne, ale bardzo konkretne.

Drugie pytanie, jakie chciałbym skierować do zarządu dotyczy prowadzenia inwestycji europejskich przez PLK, w szczególności w kontekście podjętych w ubiegłym roku decyzji o prywatyzacji PKP Energetyka, bo ten problem póki co w ogóle nie wystąpił u państwa w prezentacji, też jako element ryzyka, które potencjalnie może wpływać na opóźnienia. Jak również kwestie odnoszące się do samych uzgodnień w zakresie rzeczowym, jakie państwo będą planowali, bo to również jest integralna część bieżącej działalności tego podmiotu, jako elementu infrastruktury kolejowej.

Trzecia kwestia, wydaje mi się, że chyba najbardziej rzucająca się w oczy, to jest w sumie wspólny głos i pana ministra, i zarządu PLK. Mamy taką wyjściową sytuację, że jak rozumiem dokonali państwo analizy wykonalności zaplanowanego zakresu rzeczowego. Pod kątem finansowym i słupki, mówiąc dyplomatycznie, nieco spadły w dół. Per-

spektywa kolejnego roku zaprezentowana choćby przez pana wiceprezesa Muszyńskiego, jak również 2018 r., powiedziałbym, że jest wyjątkowo cierpka. Mówiąc konkretnie, mamy raczej stabilizację wydatków na średnim poziomie i gwałtowny wzrost w 2019 r., czyli jak pan mówił, de facto rozstrojenie sieci, jeśli chodzi o ruch kolejowy. Mam pytanie do pana ministra Stommy, czy zastany stan, jeśli chodzi o opóźnienia i brak realnego przygotowania nowych projektów nie stanowi również potencjalnego zagrożenia utraty części środków europejskich, zwłaszcza z CEF? Bo powiedziałbym, że to jest najbardziej elementarne źródło finansowania większych projektów, które może być powodem problemów.

Ostatnie pytanie, które chciałem zadać, ale myślę, że jest ono interesujące. Mianowicie nawiązuję do dokumentów, które były prezentowane przez PLK oraz PKP Intercity w ubiegłych latach, gdzie w 2014 r. 53% szlaku Gdynia-Warszawa-Katowice-Kraków miało być dostosowane do prędkości 220-250 km/h pod projekt Pendolino. To jest siedemdziesiąt parę kilometrów. Może to nie jest kluczowy temat, natomiast warto by też poświęcić parę słów temu, kiedy osiągnięty zostanie ten efekt, jako dźwignia i oferta dla tysięcy nowych pasażerów, którzy mogą w najbliższych latach korzystać z tego, co wszyscy wiemy, jednak bardzo znaczącego wydatku finansowego poniesionego przez PKP Intercity i poprzedni rząd, ale jest to również integralna część modernizacji infrastruktury kolejowej.

Ostatnia kwestia, może to tylko na zasadzie hasła, bo chciałbym w tej sprawie w najbliższych tygodniach umówić się indywidualnie, ale jako poseł ziemi śląskiej mogę tylko zasygnalizować, iż z KPK wypadło połączenie kolejowe Międzynarodowy Port Lotniczy Katowice-Pyrzowice, bo ono aktualnie nie występuje w żadnym dokumencie programowym. To też daję pod rozwagę, ze względu na to, że część dokumentacji projektowej jest gotowa. Co prawda jest chyba przedmiotem sporu, ale również warto ten temat pogłębić pod kątem zwiększenia wydatkowania środków europejskich. To tyle z mojej strony, dziękuję.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję, panie pośle. Ta liczba pytań niewątpliwie wyczerpałaby dwie tury, ale zgodnie z obietnicą udzielę jeszcze głosu panu posłowi Lassocie. Proszę bardzo, panie pośle.

Poseł Józef Lassota (PO):

Dziękuję bardzo. Mam krótkie trzy pytania. Pierwsze o projekty fazowane – czy one mają jakiś konkretny rok zakończenia, czy są na cały okres programowania? Jeśli tak, to interesowałaby mnie linia E 30. Druga sprawa, co do poprawiania KPK, przy omawianiu pan minister powiedział, że niektóre regiony były niedowartościowane i pewnie słusznie. Natomiast w związku z tym pytanie – czy w ogóle jest tam mowa o linii Podłęże-Piekiełko, bo ta sprawa ciągnie się bardzo długo? Trzecia sprawa to pytanie do pana wiceprezesa, bo powiedział pan, przynajmniej tak zrozumiałem, że odstępujecie od systemu „Projektuj i buduj", ponieważ nie można w nim dzielić na etapy. Oczywiście można podzielić na etapy. Czy źle zrozumiałem, czy to jest po prostu przejęzyczenie? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję bardzo. Poproszę pana ministra o udzielenie w tej części odpowiedzi. Jednocześnie zwracam się do pań i panów posłów jeszcze o ewentualne zgłaszanie się. O, widzę głos pana przewodniczącego. Oczywiście zapraszam również stronę społeczną do zadawania ewentualnych pytań i o zgłaszanie się w tej chwili poprzez podniesienie ręki. Dziękuję bardzo. Panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MIB Piotr Stomma:

Dziękuję, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, odnośnie do pytania, co będzie się działo z inwestycjami do czasu przyjęcia KPK. Była o tym mowa, realizujemy w bieżącym 2016 r. projekty fazowane. Jest ich dziewięć. Konkretna lista, jeżeli mógłbym prosić o slajd, będzie zaraz wyświetlona. Sytuacja wygląda tak, że mamy bardzo dokładny plan na 2016 r., ale obarczony pewnymi ryzykami. MIB wycenia te ryzyka chyba wyżej niż pozostali czy właściwi uczestnicy procesu zarządzania środkami unijnymi. Realizujemy

te projekty i poświęcamy im wielką uwagę. Natomiast na to, co poza 2016 r., to na dzień dzisiejszy mówię, że nie ma planu. Pan wiceprezes Muszyński mówił o wielkich peakach po 18 mld w niektórych latach, to jest absolutna abstrakcja. To jest niewykonalne z wielu różnych, niezależnych od siebie powodów. Nie można powiedzieć, że istnieje taki plan. Oczywiście można zrobić wykres na papierze i takie sztuki robił poprzedni zarząd. Plan urodzi się po tym, to jest w dużym stopniu pokrywające się działanie, jak będzie powstawał KPK.

Miękko przechodzę do pytania, kiedy pojawi się zarys programu. Jak informowałem w najbliższych tygodniach i oczywiście Komisja go otrzyma, mogę to obiecać. To jest naturalne i oczywiste. Natomiast będę nawet bardzo prosił Komisję i pana przewodniczącego o swojego rodzaju wsparcie w opracowaniu wyników konsultacji społecznych. To na pewno będzie lista postulatów, które daleko będą przekraczały ramy finansowe w jakich się poruszamy. Będzie kwestia zgodności z priorytetami politycznymi i niekoniecznie tylko w trybie administracyjnym będziemy mogli sobie z tym poradzić. Myślę, że właśnie konsultacja z Komisją Infrastruktury, w której trochę będzie się to ugniatało, może być kluczowa dla całego procesu. Zapewniam Wysoką Komisję, że przykładamy wielką wagę do współdziałania z Komisją, bardzo na nią liczymy i prosimy o nią.

Jeżeli chodzi o negocjacje programów regionalnych. Myślę, że jeśli pan przewodniczący pozwoli, chciałbym poprosić pana dyrektora Gorgola o krótką informację w tym względzie. Krótką, bo wiele można by o tym mówić, problem jest złożony. Powiedziałbym, iż trudność polega na tym, że samorządy próbują troszeczkę manewrować administracją rządową.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję, panie ministrze. Proszę, panie dyrektorze, o zabranie głosu.

Dyrektor CUPT Przemysław Gorgol:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Jak rozumiem, pytanie dotyczyło programu regionalnego. Pragnę tylko podkreślić, że CUPT zarządza trzema źródłami finansowania wyłącznie na szczeblu krajowym, czyli POIiŚ, częścią kolejową POPW oraz programem CEF. Programy regionalne znajdują się w bezpośrednim zarządzie marszałków województw i to do nich tak naprawdę należy kierować pytania o decyzje co do momentu uruchomienia realizacji poszczególnych projektów. My odpowiadamy za programy zarządzane centralnie, nie mamy właściwie nic do czynienia z programami regionalnymi, oprócz miękkiej koordynacji. Wyłącznie marszałek województwa jest odpowiedzialny za kwestie związane z projektami. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję bardzo. Rozumiem, że pan minister chciałby kontynuować. Proszę bardzo, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MIB Piotr Stomma:

Dziękuję, panie przewodniczący. Z grupy pytań, które zadał pan poseł Jerzy Polaczek, chcę spróbować odpowiedzieć na pytanie o realność planów właśnie ze względu na to, co zastaliśmy jako plan. Już przed chwilą powiedziałem, że w ministerstwie uznajemy, iż plan w ogóle nie istnieje, więc trudno rozważać realność planów. To też jest podsumowanie efektów pracy poprzedniej ekipy, zmiany składu osobowego zarządu następowały etapami. Niestety z przykrością muszę stwierdzić, że osoby ze starego składu, które jeszcze pewien czas pozostawały, np. do końca grudnia w składzie zarządów pozwoliły sobie wręcz na wprowadzenie w błąd pana ministra Adamczyka, który osobiście się tym interesował, co do istoty planu czy tego, co stało za wykresami i tabelkami przedstawionymi jako plan. Rzecz zupełnie niewiarygodna.

Kwestia zagrożenia dla możliwości wykorzystania środków. Mówimy o tym w kategoriach mobilizowania się i podejmowania adekwatnych działań, żeby zmitygować to zagrożenie. Jest ono w tej chwili jeszcze identyfikowane w ramach weryfikacji KPK. To jest żmudna, techniczna, inżynierska robota, także ekonomistów i finansistów. To nie jest prosty przegląd tabeli, ale też kwestia weryfikowania informacji o stanie rzeczo-

wym inwestycji. Jeżeli będzie potrzeba dalszych wyjaśnień, to pani dyrektor Postuła jest gotowa do uzupełnień w odpowiednim momencie.

Teraz jeszcze może, chociaż to było pytanie zadane też do zarządu PLK o PKP Energetyka. Tak, uwaga pana posła jest bardzo trafna. Komponent związany z budową infrastruktury energetycznej w wielu projektach, w szczególności tam, gdzie obejmują one też elektryfikację linii, to jest nawet kilkadziesiąt procent wartości kosztorysowej inwestycji. Stabilność relacji ze sprywatyzowanym podmiotem jest w związku z tym sprawą kluczową. Do tej pory jej nie ma z tego powodu, że zarząd prywatnej firmy, która ma swoje plany biznesowe niekoniecznie związane z programem inwestycyjnym realizowanym przez PLK uważa, że firma powinna podlegać tylko reżimowi regulacyjnemu Prawa energetycznego. To jeden aspekt. Generalnie w odniesieniu do inwestycji oznacza to, że firma uzurpując sobie, że tak powiem, bo nikt tego do końca i w sposób jednoznaczny nie stwierdził, naturalny monopol w obsłudze potrzeb na dostawę prądu trakcyjnego dla przewoźników, jednocześnie wywodzi z tego prawo wyłączności realizacji infrastruktury energetycznej. Przy czym chce to robić w ramach narzędzia, które zdefiniowane jest na gruncie Prawa energetycznego, czyli umów przyłączeniowych. Obserwujemy wieloletnie zjawisko, że brak uwagi w kosztorysowaniu robót energetycznych doprowadził do sytuacji, że faktycznie zrealizowany program rozwoju infrastruktury energetycznej, stanowiącej w tej chwili majątek prywatnej firmy, nie odpowiada potrzebom przewoźników, w szczególności prognozowanym.

Próba potwierdzenia stanowiska zgodnego też z podstawowym stanowiskiem KE, że PKP Energetyka ma pewne cechy zarządcy infrastruktury – oczywiście nie układa rozkładów jazdy, ale ma wiele takich cech – nie jest przyjmowana, bo oznaczałoby to, że (Minister Infrastruktury i Budownictwa też stoi na takim stanowisku) przepisy dotyczące transportu kolejowego dają narzędzia do kontroli działań PKP Energetyki. W zakresie dostaw energii musiałaby być stosowana zasada kalkulacji kosztu na poziomie tzw. kosztu bezpośredniego, czyli ograniczona byłaby możliwość stosowania narzutów taryfowych typowych na gruncie Prawa energetycznego z jednej strony, a w segmencie inwestycyjnym generalnie mielibyśmy większą możliwość wpływania na to, co dzieje się w PKP Energetyka. Staramy się to w tej chwili nadrabiać potwierdzając specjalny status infrastruktury energetycznej jako krytycznej z punktu widzenia bezpieczeństwa państwa, czy też statusu spółki Energetyka jako przedsiębiorstwa o specjalnym znaczeniu. To są znowu inne uwarunkowania i ograniczenia, np. dotyczące obrotu elementami majątku tej firmy.

Jednym słowem chcę powiedzieć, że jest to jedno z silniejszych uwarunkowań programu inwestycyjnego. Nie zaniedbując oczywiście wszystkich koniecznych działań, bardzo rozbudowanych i trudnych, jeśli chodzi o diagnozę tego, co naprawdę się stało do chwili prywatyzacji, przygotowujemy się równie intensywnie do rozpoczęcia w niedługim czasie negocjacji z firmą na temat – chciał, nie chciał – współpracy. Musimy ułożyć warunki, de facto rozpoczęły się prace na poziomie roboczym w układzie międzyresortowym i z udziałem spółki. Pewne analizy były przeprowadzone, jeszcze są i będą prowadzone. Został też nawiązany kontakt z przedstawicielami firmy. Są pewne pisemne wystąpienia firmy sugerujące kierunki dyskusji, niekoniecznie odpowiadające oczekiwaniom, ale firma też się przygotowuje do negocjacji.

Jeżeli chodzi o pozostałe kwestie, chciałem prosić pana przewodniczącego, w szczególności w przypadku kwestii dotyczącej zobowiązań finansowych spółki, kwestii planu uzyskania efektu po stronie infrastruktury w związku z projektem Pendolino oraz szczegółowej kwestii połączenia lotniska w Pyrzowicach od strony kolei, jeśli można by udzielić głosu przedstawicielowi zarządu spółki.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Tak jest. Dziękuję bardzo, panie ministrze. Bardzo proszę, panie prezesie, o zabranie głosu.

Prezes zarządu PKP PLK S.A. Ireneusz Merchel:

Dziękuję bardzo. Oczywiście na temat zobowiązań, które mamy w tej chwili, to mówiąc o zobowiązaniach długoterminowych i krótkoterminowych łącznie z dotacjami, kredy-

tami EBI, umową D50 jest to szacowane na ok. 15 mld zł, krótkoterminowe na ok. 3 mld zł z kredytami. Tak to wygląda na chwilę obecną, ale chcę zapewnić, że mamy na bieżąco środki finansowe i zapewnioną płynność, nie ma w tej chwili zagrożenia. Oczywiście przy rozliczaniu poszczególnych inwestycji pieniądze schodzą, ale mówimy o tym, co jest na dzień dzisiejszy.

Jeżeli chodzi o linię nr 9 Warszawa-Gdynia, też mogę coś o tym powiedzieć. Tak spojrzałem na pana Andrzeja Massela. Powiem tak, linia była przygotowana na dwie prędkości – 160 i 200 lub 250 km/h w zależności od taboru. Przypominam, co kilka lat temu było planowane. Było założenie, że pięćdziesiąt parę procent linii będzie pozwalało na prędkość 160 km/h przy normalnym taborze i tak to jest zrealizowane. Natomiast trwają prace w tym kierunku, żebyśmy od rozkładu jazdy 2017-2018, czyli nie od tego, ale następnego roku, podnieśli prędkość do 220 km/h, i na linii Warszawa-Gdańsk, i na CMK, o łącznej długości torów ok. 300 km. Są założenia, że wykonamy to w ciągu dwóch lat, z czego ponad 100 km będzie na linii Warszawa-Gdańsk.

Jeżeli chodzi o Podłęże-Piekiełko, krótko mówiąc linia znalazła się w tej chwili w projekcie, ale może oddam głos członkowi zarządu ds. przygotowania inwestycji.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję za pomoc, panie ministrze. Proszę bardzo, panie prezesie.

Członek zarządu PKP PLK S.A. Włodzimierz Żmuda:

Projekt Pyrzowice-Katowice jest faktycznie zawieszony. Jest tam szereg komplikacji, natomiast są w tej chwili działania, żeby poprzez linię nr 182 skrócić dojazd z Katowic do Pyrzowic. Trwa opracowanie studium wykonalności. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Panie ministrze, rozumiem, że w tej chwili trzecia grupa pytań. Proszę bardzo.

Podsekretarz stanu w MIB Piotr Stomma:

Dziękuję, panie przewodniczący. Konkretne pytanie i krótka odpowiedź – okres fazowania dla linii E 30 to jest 31 grudnia 2018 r. Chcę powiedzieć, że najdłuższy termin fazowania ze wszystkich dziewięciu projektów to jest koniec 2020 r., tak więc to się zamyka w tych latach. Oczywiście dysponujemy konkretną lista terminów dla wszystkich projektów, ale to już może w kuluarach.

Drugie pytanie o Podłęże-Piekiełko. Chcę powiedzieć, że rzecz zaczęła się w ostatnim czasie gwałtownie posuwać do przodu. Wiąże się to zarówno ze zweryfikowaniem założeń dla projektu poprzez kończące się w tej chwili studium wykonalności, już wiemy do czego ono prowadzi. Ma miejsce znaczna korekta szacowanej wartości przedsięwzięcia. Schodzimy z poziomu rzędu 9 mld zł do poziomu rzędu 7 mld zł, a może nawet mniej. To zależy od szczegółowych wariantów. Z drugiej strony rozpoznajemy możliwości finansowania, powstania oszczędności, jeszcze jako pewna hipoteza patrząc na to, z czym mamy do czynienia w planowaniu i w układaniu KPK.

Badamy możliwości sięgnięcia po rezerwowe środki, np. w Funduszu Kolejowym, czyli środki stosunkowo łatwo dostępne w sensie szybkości ich uruchomienie. To pozwala nam zaprojektować model prowadzenia przedsięwzięcia od strony rzeczowej i od strony zapięcia finansowego. Pewnie zaczęlibyśmy od sfinansowania jeszcze kolejnej fazy prac przygotowawczych ze środków Funduszu Kolejowego. Pewne elementy mogłyby być sfinansowane ze środków unijnych, przede wszystkim w programach POIiŚ. To obejmowałoby też jakieś oszczędności na innych projektach w kolejnych okresach, a wydaje się także niezbędne użycie bardzo trudnego źródła finansowania, tj. ogólnie mówiąc planu Junckera. Jesteśmy już we wstępnej fazie, ale konkretnych konsultacji i z KE, i z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym. Podkreślam, nie jest to łatwe źródło finansowania, ale w świetle typowych kryteriów ekonomicznych, którymi czeszemy całą listę możliwych projektów dofinansowania jednym słowem jest problem, żeby wykazać opłacalność ekonomiczną tego projektu. Stąd właśnie trudność z montażem finansowym. Myślę, że jeżeli pan przewodniczący uznałby tę odpowiedź za wystarczającą, to nie sięgałbym już w tym momencie do zarządu, ale jest jeszcze możliwe uszczegółowienie.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Oczywiście, panie ministrze. Dziękuję. Jeżeli będą prośby o uszczegółowienie, to oczywiście wrócimy do zagadnień, które padły w pierwszej turze pytań. W tej chwili przejdźmy do drugiej tury i poproszę dwóch panów przewodniczących. Pan przewodniczący Żmijan, proszę bardzo.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, kilka zdań ogólnych. Przedłożony materiał, informacja z realizacji zadań z perspektywy finansowej 2007-2013 wskazuje, że mieliśmy znaczny poślizg i to oczywiście wpływa na niezrealizowanie zadań i na perspektywę finansową 2014-2020. Oczywiście nie będę próbował polemizować z tezami, które państwo sformułowali, w szczególności, że z przyczyn obiektywnych realizacja nie będzie pewnie możliwa w kwotach, które były planowane, bowiem jesteście fachowcami, kolejarzami i nie mam wątpliwości, że pewnie tak jest. Jednak nie ulega wątpliwości, że ze strony naszego kraju potrzebna będzie pełna mobilizacja. Po pierwsze, dlatego że niezależnie od tego, czy program kolejowy jest już opracowany docelowo czy jest w trakcie, jak państwo wskazujecie, to na pewno wiemy, że zaplanowanych jest 67,5 mld zł.

Przypomnę, ale oczywiście w tym gronie wszyscy wiemy, że perspektywa finansowa 2007-2013, jeżeli chodzi o cały transport, to także bardzo wysokie i porównywalne środki finansowe, przy czym podział był na korzyść dróg samochodowych – i dobrze. Przypomnijmy sobie bardzo krótko, tak naprawdę nie byliśmy przygotowani z procedurami, z wielkimi kłopotami weszliśmy w ten program i priorytetem były drogi samochodowe, ale uporaliśmy się z tym w kontekście przyjęcia środków finansowych. Niezależnie od tego, że oczywiście za chwilę ktoś mi powie, że tak, ale z jakimi kłopotami, poślizgami, kondycją firm itd. Wiemy o tym, ale jako kraj, jako Polska przyjęliśmy środki finansowe na drogi samochodowe. Ba, znacząco rozbudowaliśmy i zmodernizowaliśmy naszą sieć, to nie ulega wątpliwości. Mamy szansę to kontynuować i kontynuujemy w obecnej perspektywie finansowej. W perspektywie finansowej 2014-2020 mamy przesunięcie akcentu, także u tych, którzy pozostawili środki do naszej dyspozycji, czyli UE. Unia Europejska przesuwa akcent na drogi kolejowe. Oczywiście nam to nie szkodzi, wychodzi naprzeciw naszym potrzebom, bo nasza sieć wymaga, państwo o tym mówili, modernizacji większości z 18 tys. km dróg kolejowych, ale rzecz jasna w pierwsze kolejności te najważniejsze.

Moje pytania, jeżeli mógłbym prosić, bo oczywiście dokonane zostały zmiany, państwo na początku o tym powiedzieliście. Barier będzie dużo. To są oczywiście bariery, które pojawią się na etapie przygotowania inwestycji i realizacji. Prosiłbym, żeby pan minister powiedział kilka zdań, bo ważna będzie inżynieria finansowa. Mam pytanie – czy mechanizmem pasa transmisyjnego z UE pozostaje w tej chwili MR czy MIB? To ważne, kto jest wiodącym w tych relacjach. Ważne będą (oczywiście są, ale mówię będą, bo dopiero wejdziemy w zasadniczą fazę programu) własne środki finansowe. Mówiliście po kolei wszyscy panowie, że jesteście w trakcie przygotowania spec-ustawy kolejowej. Ważna zapowiedź, wydaje się, że konieczna. Warto się zastanowić, cały czas mówię o inżynierii finansowej, czy nie pokusić się o mechanizm zastosowany właśnie przy drogach, Krajowy Fundusz Drogowy jako zasadnicza pula gromadząca wszystkie środki, także refundowane środki unijne. Jeżeli przygotowujecie państwo spec-ustawę, czy nie warto się także zastanowić nad tym mechanizmem? Oczywiście rozwiniecie państwo wiele zadań, nie mam wątpliwości. Cały czas kwota jest w granicach 8-10 mld, nie wiemy co to będzie oznaczało w kilometrach. Czy to rzeczywiście bariera, która sparaliżuje ruch na kolei, czy jeszcze nie, to leży po państwa stronie – nie mam wątpliwości, że warto się nad tym zastanawiać.

Jeszcze jedna kwestia. Oczywiście jest cały proces przygotowania, konsultacje społeczne, cała procedura związana z ochroną środowiska, ogłoszenia, czyli ustawa – Prawo zamówień publicznych. W moim przekonaniu powinni państwo dokonać wspólnie z resortem rozwoju głębokiej analizy wszystkich tych etapów i znaleźć krytyczną ścieżkę w sensie optymalnego wykorzystania czasu, bo jest go mało. Jesteśmy w 2016 r.

i a propos, spec-ustawa lotniskowa obowiązuje do końca br., jeśli dobrze pamiętam, ale mówimy o spec-ustawie kolejowej. W związku z tym trzeba by, jak powiedziałem, znaleźć ścieżkę krytyczną, czyli optymalnego wykorzystania czasu i środków finansowych. Nie mam wątpliwości, my w Komisji, państwo w resorcie, oczywiście zarząd spółki PKP PLK – to jest nasze wspólne zadanie optymalnego wykorzystania środków finansowych. Rzecz jasna z mojego punktu widzenia program powinien być szeroki, bo barier będzie więcej niż nam się wydaje, mogą nas zaskakiwać. Powinniśmy być przygotowani z większą liczbą zadań niż wydawałoby się, że mamy środków finansowych. Dziękuję za dzisiejszą informację i rozmowę na ten bardzo ważny temat, ale nie ma wątpliwości, że oczywiście będziemy pytać, jak to jest z tymi ambitnymi zapowiedziami. Aczkolwiek niektórych z państwa znam i wiem, że macie dobre doświadczenia w realizacji zadań. Życzę powodzenia. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję bardzo. Poproszę pana przewodniczącego Zasadę.

Poseł Artur Zasada (PiS):

Bardzo dziękuję. Wiele z pytań, które chciałem zadać, już wcześniej padło i uzyskaliśmy na nie dość szczegółowe odpowiedzi. Natomiast nawiązując do tego, co mówił pan minister nie tylko teraz, ale także na jednym z poprzednich posiedzeń Komisji. Wskazywał pan na zagrożenia wynikające z pustej szuflady projektów zastanych po poprzedniej ekipie, które można by wykorzystać do wydatkowania środków z tej perspektywy finansowej. Zastanawiam się, jak szeroko możecie pójść mając pustą szufladę, więc pewnie szybko będziecie musieli się przyjrzeć temu, co jest możliwe. Chciałbym zaproponować wam jeden z projektów i mam pytanie, które postaram się dość szybko zadać. Dotyczy ono możliwości skorzystania z zapisów aneksu do CEF do jednego z korytarzy sieci bazowych, a mianowicie do korytarza Morze Północne – Morze Bałtyckie. Jest tam zapis mówiący o tym, że możecie wykorzystać środki z CEF, np. w ramach kolejnego naboru do projektu na wykonanie dokumentacji studyjnej kolei dużych prędkości. Teraz mam pytanie, bo projekt został zamrożony i to aż do kości przez jednego z poprzednich ministrów z Gdańska, któremu wystarczyła kolej dużych prędkości z Gdańska na południe, a nie był zainteresowany tym, żeby kolej dużych prędkości przebiegała także w poprzek Polski. Czy pan minister rozważa odmrożenie projektu, wykorzystanie środków CEF na zrobienie dokumentacji, a być może w ramach rewizji CEF, bo taka też jest możliwa, wykorzystanie tych środków, których rzeczywiście jest dość wiele na kolej, do tego, aby rozpocząć prace jeszcze w tej perspektywie finansowej? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję bardzo. Żeby dopełnić trzecie pytanie prezydium w tej turze, proszę o zabranie głosu i zadanie pytania pana przewodniczącego Rzońcę. Proszę bardzo.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Oczywiście z jednej strony mamy sytuację, że możemy się zadławić środkami finansowymi, które mamy. To jest ogromna groźba i obawy, ale życzę państwu dysponującym tymi środkami dużej determinacji. Myślę, że wszyscy chcemy państwu pomóc w tych kwestiach. Z drugiej strony mamy postawione bardzo ambitne nowe cele przez marszałków województw, gdzie zaplanowane są zupełnie nowe inwestycje. To też musimy wziąć pod uwagę. Jest jeszcze trzecia, chyba najbardziej wstydliwa rzecz, czyli już wyłączone linie kolejowe, moim zdaniem o strategicznym znaczeniu dla państwa polskiego. W szczególności chodzi o linie kolejowe, które są na południu Polski. Myślę o linii nr 108 i 107. Tak i na wschodzie, w kierunku Ukrainy czy Słowacji. Bardzo bym prosił, nie oczekuję w tej sprawie ani komentarza, ani odpowiedzi w tej chwili.

Zwracam się z prośbą, żeby przy wszystkich założeniach związanych z optymalizacją, ona na pewno jest potrzebna, popatrzeć także na moim zdaniem niewykorzystane szanse, które tkwią w tych liniach. Powiem, że np. linia nr 108 ze Stróż do Jasła została w 1998 r. zelektryfikowana i jest w tej chwili nieczynna. Wydano grube pieniądze na jej elektryfikację, a tory są w tej chwili praktycznie nieużywane ze względu na to, że ich stan nie pozwala zbyt szybko po nich jechać. Tak samo jest z linią nr 107 Zagórz-Łup-

ków, historyczną linią jeszcze Franciszka Józefa. Wydaje mi się, że na te sprawy też trzeba znaleźć odrobinę czasu i przejrzeć pod kątem bezpieczeństwa komunikacyjnego. Przypomnę, że kiedy była wielka powódź i zerwał się most na Popradzie, to cała masa towarowa na południe szła właśnie przez linię nr 107 przez Łupków. Tam niestety w tej chwili dopuszczalna prędkość na torach wynosi 29 km/h, jak pamiętam. To jest bardzo wstydliwy obszar, ale bardzo proszę pana ministra, jak również panów prezesów z PLK o spojrzenie na tę kwestię ze względu na bezpieczeństwo komunikacyjne i towarowe Polski oraz strategiczne założenie związane z budowaniem dobrego połączenia Polski z południem i wschodem Europy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Czy panie i panowie posłowie chcieliby jeszcze zadać pytania w tej części? Nawet w tym punkcie, bo zmierzałbym już do zamknięcia dyskusji. Czy strona społeczna będzie chciała zabrać głos? Myślę, szanowni państwo, że możemy już dokończyć zadawanie pytań, bo widzę, że są już tylko dwa głosy zgłoszenia państwa. Jeżeli tak i nie ma innych głosów, to tymi dwoma głosami i swoim zamknę dyskusję i oddam głos panu ministrowi. Zatem poproszę panią o przedstawienie się i zabranie głosu. Proszę bardzo.

Prezes zarządu Izby Gospodarczej Transportu Lądowego Marita Szustak:

Właściwie już dobry wieczór państwu. Marita Szustak, jestem prezesem Izby Gospodarczej Transportu Lądowego. Reprezentuję w zasadzie prawie 100 podmiotów z tej branży, zarówno przewoźników, właścicieli wagonów, wykonawców i producentów. Na początku chciałam państwa zapewnić, że powodem niewykorzystania środków z tej perspektywy na pewno nie będzie za mały potencjał firm wykonawczych, bo w stosunku do planów na 2016 r. jest on co najmniej dwukrotnie za duży.

Muszą państwo zdawać sobie sprawę, że za słowem luka inwestycyjna w 2016 r. tak naprawdę kryje się bardzo duży problem sektora kolejowego. Nie zgodzę się też tak do końca z tym, że forma „Projektuj i buduj" utrudnia dostęp mniejszym firmom, bo jest to w zasadzie związane wyłącznie z warunkami udziału w przetargu, które stawiane są przez zamawiającego. One są czasami nadmierne w stosunku do przedmiotu zamówienia i to chyba najbardziej blokuje dostęp firmom. Myślę, że forma „Projektuj i buduj" będzie teraz jedyną formą przy tym stanie przygotowania inwestycji, aby je w ogóle uruchomić i polecam państwu tę formę.

Moje pierwsze pytanie jest do pana prezesa PLK. W maju-sierpniu istotnie ogłoszono przetargi dwustopniowe na kwotę 17 mld zł. Mam pytanie, kiedy zostaną rozstrzygnięte prekwalifikacje, bo mamy maj 2016 r., a do tego nie potrzeba studiów wykonalności ani dokumentacji przetargowej? Drugie pytanie jest z tym związane. Jak państwo powiedzieli, po pierwszym urealnieniu harmonogramów, kiedy państwo przewidują terminy składania ofert dla prekwalifikacji? Jest to dla nas dość istotne, bo jeśli nie będzie to w najbliższym okresie, to myślę, że pierwsze roboty zaczną się w 2018 r., więc plan na 2017 r. też jest nierealny nawet w zakresie 7 mld zł. Trzecie pytanie. Nawiązując do poprzedniej wypowiedzi, też mam dla państwa propozycje, które kontrakty mogą zostać uruchomione. Moje pytanie brzmi – dlaczego do tej pory nie są ogłaszane przetargi na linii E 30, odcinek Jaworzno Szczakowa-Sosnowiec-Trzebinia i Trzebinia-Krzeszowice? Są to przetargi, które były realizowane w zeszłej perspektywie, rozwiązano umowy z wykonawcami i w co najmniej jednym z tych przetargów, Jaworzno Szczakowa -Trzebinia w czerwcu 2015 r., otrzymali państwo komplet dokumentacji i decyzji administracyjnych. Myślę, że czas działa na niekorzyść, bo pewne decyzje będą się po prostu kończyć. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję bardzo. I pan.

Sekretarz biura zarządu Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych Michał Litwin:

Szanowny panie przewodniczący, szanowne panie i panowie posłowie, szanowny panie ministrze, szanowni państwo. Chciałbym w imieniu przewoźników kolejowych zwró-

cić uwagę na kwestię koordynacji inwestycji, z tego względu, że Polska jest rzeczywiście dużym placem budowy, zarówno na torach, jak i na drogach. Pojawia się kwestia potrzeby koordynacji inwestycji kolejowych i drogowych. Będziemy mieli teraz sytuację w 2017 r., kiedy będzie bardzo duża modernizacja linii Warszawa-Lublin. Linia będzie na dużym odcinku w pełni zamknięta. Tak się nieszczęśliwie złoży, że równolegle do tej linii będzie budowana droga S17, na którą potrzeba dowieść bardzo duże, idące w miliony ton ilości kruszyw.

Oczywiście formalnie jest plan przygotowania objazdu linią kolejową nr 30 przez Parczew, ale jak znam życie to przepustowość linii prawie w całości będzie wykorzystana przez pociągi pasażerskie, gdyż prawdopodobnie trudno będzie odwołać ruch pasażerski w relacji Warszawa-Lublin. W związku z czym dla pociągów towarowych może nie wystarczyć miejsca. Rodzi to następujące ryzyko – jest duża szansa, że towary, które mogłyby pojechać koleją będą zmuszone jeździć samochodami. Państwo posłowie jesteście wybierani z różnych regionów, znacie swoje społeczności lokalne, macie też w swoich ugrupowaniach politycznych znajomych burmistrzów, samorządowców, którzy niedługo mogą mieć problemy z tym, że tiry będą im rozjeżdżały miasta, a lokalne społeczności i media będą w tej sprawie interweniować. W związku z tym rodzi się pytanie, czy ktoś się zastanawia i planuje inwestycje pod kątem zharmonizowania ich z inwestycjami drogowymi? Czy zaktualizowany KPK weźmie pod uwagę to zagadnienie? To jest jedno pytanie.

Mam drugie pytanie. Pytam co do zasady – czy inwestycje w perspektywie lat 2014-2020 są planowane w ten sposób, że w ich zakres będą również wchodziły prace na infrastrukturze dodatkowej, punktowej na poszczególnych liniach? To jest niezwykle istotne z punktu widzenia użyteczności infrastruktury już po wykonaniu inwestycji dla przewoźników towarowych. W poprzedniej perspektywie niestety często były sytuacje, że tory były robione do naprawdę dobrych parametrów – 160 km/h – a równolegle likwidowana była infrastruktura punktowa, tory główne dodatkowe, co zwyczajnie utrudnia prowadzenie kolejowych przewozów towarowych. Podam przykład z Nowego Dworu Mazowieckiego, gdzie linia (to jest linia Warszawa-Gdańsk) została zmodernizowana do bardzo dobrych parametrów, ale zlikwidowany został dodatkowy tor i w relacji Warszawa-Nowy Dwór Mazowiecki niestety trzeba dzielić pociąg na dwie części już od Warszawy, gdyż nie da się go wprowadzać na bocznicę w Nowym Dworze Mazowieckim z trzeciego dodatkowego toru, którego już nie ma. Pytanie, czy co do zasady pamięta się o infrastrukturze punktowej? Bo w ramach całej inwestycji to jest praktycznie rzecz ujmując pomijalny koszt. Mówimy o modernizacjach za miliardy złotych, a zrobienie dodatkowego toru 500-700 m to jest czasem kilkaset tys. zł. Czy będzie się o tym pamiętało? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję serdecznie. W ten sposób zamknę dyskusję dotyczącą pierwszego i drugiego punktu naszego porządku obrad. Oddam głos panu ministrowi i osobom, które ewentualnie pan minister zaprosi do zabrania głosu. Proszę bardzo, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MIB Piotr Stomma:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, odnośnie do pytań czy kwestii postawionych przez pana przewodniczącego Żmijana. W kwestii finansowego pasa transmisyjnego odpowiedź jest krótka – Ministerstwo Rozwoju. W razie potrzeby jest z nami pan dyrektor Jarosław Orliński, który reprezentuje department pełniący funkcję instytucji zarządzającej m.in. dla programu POIiŚ.

Kwestia Funduszu Kolejowego – czy nie można by go przekonstruować na podobieństwo Krajowego Funduszu Drogowego? Oczywiście taka rzecz pojawia się w obszarze rozważań. Wydaje się, że nie ma analogii, biorąc pod uwagę źródła zasilania funduszu. To jest kapitalna różnica. Jeśli pan pozwoli, to dzisiaj powiem tyle. Byłem od początku, jeszcze w minionym wieku u podstaw tworzenia KFD, bardzo lubię tę zabawkę, ale jest pewien problem z przeniesieniem tych doświadczeń.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Panie przewodniczący. Panie ministrze, proszę bardzo, kontynuujmy.

Podsekretarz stanu w MIB Piotr Stomma:

Ścieżka krytyczna to jest sposób podejścia do problemu, jaki staramy się zastosować. W tym kontekście chcę powiedzieć, że myślimy o planie inwestycji także w kontekście wieloletniego planu utrzymania infrastruktury oraz planu zamknięć taborowych. O optymalizację, biorąc pod uwagę czas, jaki pozostał nam do końca perspektywy jest bardzo trudno, ale mamy to w tyle głowy i dzieje się to w maksymalnym stopniu. Pan przewodniczący poruszył więcej problemów, może jeszcze ustawa – Prawo zamówień publicznych. Dzisiaj w podkomisji zajmującej się zmianą tej ustawy, niby tylko w zakresie dotyczącym wymagań transpozycji przepisów unijnych, ale wydaje się, że właśnie poczyniliśmy skuteczne starania, aby na zasadzie autopoprawki rządowej dać szansę PLK na status zamawiającego sektorowego. To duża rzecz. Chcę powiedzieć, nawet zarząd jeszcze nie zdążył tego usłyszeć, że chcę dyskutować w najbliższych dniach z zarządem o przeniesieniu doświadczeń z obszaru niemieckiego, gdzie mamy bardzo podobne zasady zamówień publicznych, a efekt dla krajowych wykonawców jest kompletnie inny. Myślę, że są pewne rezerwy, będziemy o tym myśleli. To później będzie się przekładało na model prowadzenia przedsięwzięć. Nadkontraktacja oczywiście tak, to zabieg techniczny, MR bardzo to lubi. Nasz przegląd na pewno da szansę na kontraktację.

Pozwolę sobie przejść do pytań zadanych przez pana przewodniczącego Zasadę. Problem pustej szuflady, środków zaradczych i w tym kontekście kolei dużych prędkości. Mógłbym powiedzieć tak – na przykładzie projektu Pendolino bardzo dobrze widać, że nie każdy rodzaj projektu, który wydaje się, iż może być zrealizowany ze środków unijnych, może być w opinii KE. Projekt Pendolino wykazał nam, że KE ma kłopoty z akceptacją pomysłów dotyczących bardzo zaawansowanych projektów dla wybranej grupy klientów i kończy się to bardzo przykrymi skutkami, bo zaangażowaliśmy się w ten projekt, podpisane zostały umowy z dostawcą, a później zaczęły się schody. Nie uzyskaliśmy oczekiwanego stopnia dofinansowania, można jeździć tylko po wskazanych przez KE trasach, są kłopoty z układaniem rozkładu jazdy, a w efekcie rozjeżdżające się finanse w Intercity. Musimy być co do zasady bardzo ostrożni, żeby podobnego błędu nie popełnić w przypadku kolei dużych prędkości. To oczywiście jest tylko element próby odpowiedzi na to pytanie.

Projekt absolutnie w terminach związanych z CEF, to są terminy krótsze niż dla POIiŚ.

Poseł Artur Zasada (PiS):

Chodzi o dokumentację. KE wyraziła zgodę…

Podsekretarz stanu w MIB Piotr Stomma:

Tak, panie pośle, tylko musimy wiedzieć, co dalej. Musi być jakaś realna perspektywa. Prawdziwa odpowiedź jest taka, że nie ma w tej sprawie decyzji. To jest pakiet decyzji typu centralne lotnisko, właśnie kolej. To zależy też od naszych sąsiadów, od Niemców, od Czechów. To bardzo ważne, żebyśmy byli włączeni w system kolei europejskich, to nie są wcale rzeczy oczywiste. Natomiast jeżeli chodzi o CEF, z punktu widzenia MIB jesteśmy w fazie dyskusji z MR o możliwych działaniach w tym obszarze. W MR jest centrum decyzyjne w tej sprawie. W tej chwili jest troszkę tak, że wskazanych zostało sporo projektów drogowych do dofinansowania z tego źródła i to rodzi pytanie, jaką uzgodnioną politykę (staramy się o uzgodnienie) będziemy prowadzić odnośnie projektów kolejowych. To się przekłada na pytanie, jakie projekty kolejowe powinniśmy przygotowywać pod CEF albo nie przygotowywać, jeśli nie ma tam na nie miejsca w określonym czasie. Mogę zapewnić pana przewodniczącego, że rzecz jest przedmiotem pilnej uwagi i oczywiście jesteśmy zdeterminowani, żeby wykorzystać środki CEF. Prowadzone są też odpowiednie konsultacje z KE.

Odnośnie do pytań postawionych przez pana przewodniczącego Rzońcę. Chcę powiedzieć, że jedną z pierwszych wytycznych pana ministra Adamczyka co do sieci kolejowej w Polsce było to, że kolej ma się rozwijać, a nie zwijać. W związku z czym zostało przeprowadzone bardzo wyczerpujące działanie związane też z przygotowaniem programu utrzymaniowego, czyli ponowny przegląd całego stanu sieci kolejowej, identyfikacja stanu rzeczowego, próba oceny potrzebnych zabiegów utrzymaniowych, żeby doprowa-

dzić do odpowiednich parametrów ruchowych infrastruktury pod konkretne potrzeby. Czy gdzieś wybudowana została fabryka lub zaczęła się rozwijać aglomeracja, czy otwierają się potrzeby obsługi ruchu transgranicznego w układzie regionalnym na granicy np. z Ukrainą. Taki przegląd został systematycznie wykonany i jest założenie, że od tego momentu nic nie wygaszamy, nie likwidujemy, natomiast próbujemy bilansować środki, jakie są na to potrzebne w perspektywie ośmiu lat, bo o takiej mówimy i oczywiście wiadomo, że nie jest to łatwa dyskusja. W tej chwili odbyła się w ramach prac związanych z wieloletnimi ramami finansowymi państwa, czyli jeszcze na dużym poziomie ogólności i w długim horyzoncie czasowym. Powiedziałbym, że ta dyskusja nie jest łatwa. W każdym razie chcemy jako resort infrastruktury i budownictwa zapewnić realność tego bardzo ważnego działania. To może tyle odnośnie pytań pana przewodniczącego Rzońcy.

Pani przewodnicząca Marita Szustak poruszyła bardzo ważne kwestie dotyczące modelu prowadzenia inwestycji. Powiedziałbym, że naturalne jest wskazanie ze strony przedstawiciela wykonawców na model „Projektuj i buduj", bo pozwala on bardzo szybko zaangażować potencjał, o którym mowa, że istnieje i wiąże się z nim luka inwestycyjna. Oczywiście potwierdzamy istnienie takiego zjawiska, tyle że pośpieszne wchodzenie w schemat „Projektuj i buduj" już ćwiczyliśmy i były to np. lata 2007-2008, akurat działo się to bardziej w obszarze drogowym. Owszem, była szeroka lista projektów przygotowanych w krótkim okresie poprzedniego rządu PiS, ale to była wczesna faza i kolejny rząd zbyt optymistycznie do tego podszedł, uruchomił szeroki front inwestycyjny i później był kłopot z jego opanowaniem. Wzór umów nie odpowiadał tej sytuacji, wykonawcy nie byli odpowiednio dyscyplinowani itd.

Oczywiście od tego czasu wyciągniętych zostało już wiele doświadczeń. Słyszymy coś o kamieniach milowych, o bardziej partnerskiej relacji zamawiającego i wykonawcy. Owszem, ale mając tego świadomość mówię, że to nie jest takie oczywiste, aczkolwiek nie chciałbym wysłać sygnału, że jesteśmy przeciwni stosowaniu tego schematu. Można powiedzieć, że jest to już przedmiot dyskusji ze środowiskiem wykonawców. Przy okazji spec-ustawy oczywiście musi być ona zintensyfikowana i jesteśmy w jej trakcie. Państwo uczestniczą od najwcześniejszego etapu bardzo szybkich prac nad tą ustawą i tak będzie. Mamy Forum Inwestycyjne, na którym państwo też prowadzili prace w poprzednim okresie i umówiliśmy się, że będziemy je kontynuować. One też właśnie tego dotyczą, także wiele się dzieje. Nie wyczerpując odpowiedzi, poproszę jeszcze o wsparcie przedstawicieli zarządu, jeśli pan przewodniczący się zgodzi.

Chcę jednak zacząć odpowiadać na pytanie pana przewodniczącego Michała Litwina z ZNPK. Była kwestia koordynacji inwestycji w układzie międzygałęziowym drogi-koleje. Tak, zwracamy uwagę na ten aspekt sprawy, nie ma łatwego rozwiązania. Tyle mogę powiedzieć. Natomiast zabiegi, czyli podział tego wielkiego zadania na mniejsze został przyjęty także z myślą o tych kwestiach, o ułatwieniu rozwiązania problemu. Jeśli będzie wystarczający czas, to będę prosił pana przewodniczącego, żeby pan wiceprezes Grzegorz Muszyński mógł dodać parę zdań na ten temat. Jeśli pozwoli czas i przede wszystkim pan przewodniczący.

Pan przewodniczący Litwin zadał jeszcze pytanie, czy nie będziemy zaniedbywać inwestycji punktowych. Chcę powiedzieć, że generalnie będziemy je dowartościowywać, właśnie poprawiając technologię czy model organizacji przedsięwzięć. Inwestycje punktowe często mają to do siebie, że z punktu widzenia absorpcji środków unijnych, co bardzo lubimy robić efektywnie, pozwalają na podwyższenie efektywności, bo można je robić nie hamując ruchu i robić ich dużo, jeżeli mamy je przygotowane. Wobec tego, już o tym wspominałem, więc tylko hasło, w ministerstwie rodzi się program bocznicowy, a także dworcowy we współpracy z PKP S.A. To właśnie są ślady po takim podejściu. Natomiast co do szczegółowego pytania pani prezes Szustak, dlaczego nie ponawiamy ogłoszenia czy działania w związku z przetargiem dotyczącym linii Jaworzno Szczakowa -Trzebinia, to jeśli mogę prosić o pomoc przedstawiciela zarządu, panie przewodniczący, to chciałbym z niej skorzystać.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję, panie ministrze. W takim razie poprosimy, rozumiem, że już w pigułce, o bardzo skondensowaną pomoc pana wiceprezesa. Proszę bardzo.

Członek zarządu PKP PLK S.A. Włodzimierz Żmuda:

Jaworzno Szczakowa – chcemy do połowy maja skończyć pierwszy etap. Jak nie będzie odwołań, jesteśmy gotowi do ogłoszenia natychmiast następnego etapu. Natomiast również na tej linii, na odcinku Kraków Towarowy-Mydlniki chcemy skończyć drugi etap, czyli też otworzyć oferty do połowy maja. Było około tysiąca pytań, stąd tak długo to trwało. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Rozumiem, że jeszcze pan prezes Muszyński chciał zabrać głos. Dosłownie dwa zdania. Proszę bardzo.

Członek zarządu PKP PLK S.A. Grzegorz Muszyński:

Bardzo krótko. Przypomnę, że droga siedemnastka i droga kolejowa siódemka zostały ogłoszone jeszcze w zeszłym roku, więc nie mieliśmy na to żadnego wpływu. Na pytanie, czy zostały w zeszłym roku zsynchronizowane – oczywiście, zostały tak zsynchronizowane, że główne roboty, i na drodze kolejowej, i na drodze asfaltowej, będą przebiegały dokładnie w tym samym okresie. Taka jest synchronizacja z ubiegłego roku i nic na to nie możemy poradzić. Teraz króciutko na temat towarów i ludzi.

Towar, który jeździ po województwie lubelskim właśnie w tym obszarze, to w 90% węgiel z kopalni Bogdanka, który zaopatruje nie gospodarstwa rodzinne, tylko dwie elektrownie, m.in. Połaniec. To będzie niestety odbywało się drogą objazdową, ponieważ nie jesteśmy w stanie obsługiwać węgla układem dróg asfaltowych, więc z całą z pewnością przede wszystkim towar, później niestety ludzie. Mamy nadzieję, że trzydziestka da radę, a kopalnia wytrzyma objazd niestety nawet do 500 km. Nie ma innego wyboru. Jako PKP PLK jesteśmy do tego przygotowani.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję bardzo. Myślę, że w ten sposób wyczerpaliśmy naszą dyskusję. Szanowni państwo, stwierdzam, że uzyskaliśmy informacje o aktualnym stanie realizacji projektów kolejowych z perspektywy finansowej lat 2007-2013, jak też konsekwencji, jakie z tego wynikają na kolejną perspektywę finansową i zmianę KPK. Myślę, że możemy po tej dyskusji stwierdzić, że w zasadzie niewykorzystanie w pełni środków unijnych z perspektywy lat 2007-2013 wynika po trosze ze złego przygotowania projektów, po trosze z problemów administracyjnych, jest efektem zaniechań zarządzających, a także braku właściwego nadzoru nad projektami. To wszystko skumulowało się w taki oto obraz, że rzeczywiście były olbrzymie problemy z wykorzystaniem środków unijnych. To niestety rzutuje na kolejną perspektywę finansową, co z kolei wymusza też na nas aktualizację KPK. Chciałbym oczywiście podtrzymać deklarację pana ministra co do konsultacji, które powinny się w tym zakresie szeroko odbyć i jak najbardziej zapraszam pana ministra i państwa na posiedzenie Komisji, abyśmy mogli odbyć je w tym trybie.

Przechodzę do punktu trzeciego naszego porządku. Informuję, że Marszałek Sejmu w dniu 12 kwietnia skierował prośbę o przygotowanie przez Komisję propozycji tematów badań kontrolnych NIK oraz przekazanie ich do Komisji do Spraw Kontroli Państwowej. Stwierdzam, że do dnia dzisiejszego panie i panowie posłowie nie zgłosili do mnie żadnych propozycji ewentualnych kontroli NIK. Stąd też stwierdzam, że Komisja nie przekaże do Komisji do Spraw Kontroli Państwowej propozycji tematów badań kontrolnych. W ten sposób wyczerpaliśmy porządek obrad dzisiejszego posiedzenia. Zamykam posiedzenie Komisji Infrastruktury. Dziękuję bardzo.